Der Anspruch auf Berge- und Hilfslohn im Seerecht

Inaugural-Dissertation

der juristischen Fakultät
der Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Ewald-Rudolf Leveringhaus
aus Essen

Referendar am Amtsgericht zu Glatz i. Schles.

Glatz
Buchdruckerei Gebrüder Jenkner
1929

29.225

Der Anspruch auf Berge- und Hilfslohn im Seerecht

Inaugural-Dissertation

der juristischen Fakultät

der Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Ewald-Rudolf Leveringhaus

aus Essen

Referendar am Amtsgericht zu Glatz i. Schles.

Approbiert am 11. März 1929

Glatz

Buchdruckerei Gebrüder Jenkner

1929

Referent:
Geheimer Justizrat Universitätsprofessor Dr. Kübler

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinen Eltern

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41533908_0039

Inhalts-Verzeichnis

Seite

Literaturverzeichnis. VI
Zeitschriften und Entscheidungssammlungen. VIII
§ 1. Einleitung.
Geschichtliche Entwicklung des heutigen Rechts. . 1
§ 2. Gemeinsame Voraussetzungen von Bergung und Hilfeleistung in Seenot. 6
I. Der Schiffsbegriff und das räumliche Geltungsgebiet des § 740 HGB. 6
II. Die an Bord befindlichen Sachen. 13
III. Die Seenot. 13
IV. Die dritten Personen. 17
§ 3. Einzelvoraussetzungen der Bergung. 24
I. Der Verlust der Verfügung. 24
II. Die Inbesitznahme und das Insicherheitsbringen des Schiffes und der an Bord befindlichen Sachen. 25
§ 4. Die Hilfeleistung und ihre Abgrenzung von der Bergung. 28
§ 5. Die rechtliche Gestaltung des Anspruchs und die Grundsätze bei Bestimmung der Höhe desselben. 30
§ 6. Die Verteilung des Berge- und Hilfslohns. . . . 34
§ 7. Der Gerichtsstand und die Verjährung des Anspruchs auf Berge- und Hilfslohn. 37
§ 8. Schlußwort. Das Verhältnis des Internationalen Uebereinkommens vom 23. 9. 1910 zu den seerechtlichen Bestimmungen des HGB. 39

Literaturverzeichnis

Ashburner:	The Rhodian Sea Law, Oxford 1909.
Borchard:	Handelsgesetze des Erdballs, 1906 bis 1913.
Brandis:	Das deutsche Seerecht, 2. Bd., Leipzig 1908.
Brodmann:	Die Seegesetzgebung des Deutschen Reiches, Berlin 1906.
v. Brünneck:	Das Recht auf Zueignung der von See ausgeworfenen oder angespülten Meeresprodukte, Königsberg 1874.
Burchard:	Bergung und Hilfeleistung in Seenot, Hannover 1897.
Claussen:	Die Festsetzung des Berge- und Hilfslohns durch das Strandamt und das Verfahren vor demselben, Leipzig 1906.
Cosack:	Lehrbuch des Handelsrechts, Stuttgart 1923.
Ehrenberg:	Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht, Jena 1880.
Flemming:	Das Recht der Bergung im Seerecht und Binnenschiffahrtsrecht, Leipzig 1910.
Gareis:	Das deutsche Handelsrecht, 7. Aufl. Berlin 1903.
Holtzendorff:	Rechtslexikon, herausgeg. v. von Holtzendorff, Leipzig 1876.
Hückstädt:	Die Anwendung der privatseerechtlichen Bestimmungen über Berge- und Hilfslohn auf Nichtkauffahrteischiffe, Kiel 1927.
Kalthoff:	Die rechtliche Behandlung des Strandgutes im römischen Recht und an den deutschen Küsten, Rostock 1910.
Kierulff:	Sammlung der Entscheidungen des Oberappellationsgerichts zu Lübeck, herausgeg. von J. H Kierulff, Bd 1 bis 7. Hamburg 1865–72.
Kreller:	Lex Rhodia in Zeitschrift f. d. Ges Handelsrecht 85. Band S. 257 ff.
Leo:	Seehandelsrecht, München 1902.
Lewis-Boyens:	Das deutsche Seerecht, neu bearbeitet von Emil Boyens, 2. Bd., Leipzig 1897/1901.
Makower-Loewe:	Die Gesetze betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und der Flößerei, 1923.
Mittelstein:	Das Recht der Binnenschiffahrt in Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts, Bd., 7, 1918.
Münch:	Bergung und Hilfeleistung in Seenot. (Internationales Uebereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über Bergung und Hilfeleistung in Seenot vom 23. Dezember 1910 und Abänderung des Handelsgesetzbuches durch Gesetz vom 7. Januar 1913). Greifswald 1917.

Pappenheim:	Handbuch des Seerechts, Leipzig 1906.
Pardessus:	Les lois maritimes anterieures au XVIII siècle 1828 bis 1846.
Perels:	Handbuch des allgemeinen öffentlichen Seerechts im Deutschen Reiche, Berlin 1884.
Reese:	Der Begriff der Seenot im Sinne des § 740 HGB. Altona 1913.
Sassen:	Die Untersuchung von Seeunfällen, Breslau 1914.
Schaps:	Das deutsche Seerecht, 2. Aufl., Berlin 1921.
Scheuer:	Neuerungen im Seerecht, Schaden durch Zusammenstoß von Schiffen, Leipzig 1913.
Sieveking:	Das deutsche Seerecht, Hamburg 1907.
Tambacopoulos:	Das Brüsseler Uebereinkommen vom 23. Dezember 1910 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die maritime Bergung und Hilfeleistung, Göttingen 1915.
Wasmund:	Das räumliche Geltungsgebiet der Vorschriften über Hilfeleistung in Seenot nach dem öffentlichen Seerecht des Deutschen Reiches, Greifswald 1900.
Weyl:	Zum Begriff See, Berlin 1906.
Weyl:	Neuerungen im Seerecht, im Jahrbuch für Verkehrswissenschaften, Jahrg. 1913, S. 189 ff.
Wittmaack:	Kritische Vierteljahrszeitschrift für Gesetzgebung und Rechtswissenschaft, Bd. 42, S. 434 ff.

Zeitschriften und Entscheidungssammlungen

Deutsche Juristenzeitung (zit. DJZ.).

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen, (zit. RG.).

Entscheidungen des Hanseatischen Oberlandesgerichts (zit. Hans. OLG).

Goldschmidts Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht.

Gruchots Beiträge zur Erläuterung des deutschen Rechts.

Hanseatische Gerichtszeitung.

Leipziger Zeitschrift für Handels-, Konkurs- und Versicherungsrecht, herausgeg. von Düringer.

Niemeyers Zeitschrift für internationales Recht.

Seufferts Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte.

Schleswig-Holsteinische Anzeigen.

§ 1. Einleitung.

Die allmähliche Entwicklung der Schiffahrt von der Küstenfahrt unserer Vorfahren bis zu der heutigen Durchkreuzung der Weltmeere hat es mit sich gebracht, daß auch das Recht der Bergung und der Hilfeleistung in Seenot wie fast jedes Rechtsgebilde im Laufe der Jahrhunderte eine veränderte Gestalt und einen anderen Inhalt erhalten hat.

Der geschichtliche Ausgangspunkt des Bergungsrechts ist das alte „Strandrecht", das Recht auf Aneignung der an die Küste angespülten Güter. Dieses Recht wurde teils von den Küstenbewohnern, teils vom Staate in Anspruch genommen und hauptsächlich gegen Fremde, deren Gut herrenlos war, ausgeübt.[1]) Seine Anwendung bildete die gerechte Rache für die in alten Zeiten weit verbreitete Seeräuberei. Obgleich allen Völkern auf unentwickelter Kulturstufe das Strandrecht, durch dessen Anwendung die Schiffer in eine doppelt verzweifelte Lage geraten mußten — denn ihnen drohte nicht nur von der See, sondern auch von den Küsten Verderben — bekannt war, so kann man doch nicht immer von einem besonderen Rechtsinstitut des Strandrechts reden, z. B. nicht im römischen Recht. Hier bedeutete das Recht der Küstenbewohner auf das Strandgut lediglich einen Anwendungsfall der allgemein zulässigen Occupation herrenloser Gegenstände.[2]) Es galt in jenen Zeiten also als Recht, die Schiffbrüchigen in die Knechtschaft zu führen, Schiff und Ladung sich anzueignen. Doch gegen diese unmenschliche Rechtsauffassung wendet sich das römische Recht schon seit der klassischen Zeit und nur vereinzelt findet sich in einer Digestenstelle[3])

[1]) Perels, S. 310; Brunner bei Holtzendorff II, S. 263.

[2]) Brünneck, S. 1 ff.

[3]) Ulpian I, 43, § 11 D. 47, II.

der Versuch, die in Seenot über Bord geworfenen Sachen als „res derelictae“ und damit als herrenlos zu kennzeichnen. Die Mehrzahl der römischen Juristen[1]) hat die Inbesitznahme von über Bord geworfenen Gütern als „furtum“ angesehen und durch eine Reihe von kaiserlichen Reskripten war dieses Delikt mit strengen Strafen und zivilrechtlichen Ersatzansprüchen bedroht.[2]) Hierdurch wurde zwar die Strandräuberei eingeschränkt, aber keineswegs beseitigt; denn selbst heute noch ist der tief eingewurzelte Glaube der Strandbewohner, daß schiffbrüchiges Gut nicht weniger als eine Gabe Gottes zu betrachten sei wie die Produkte des Meeres, durchaus nicht gänzlich beseitigt. Unter einem anderen Gesichtspunkt als dem der Strandräuberei scheint die Tätigkeit der Küstenbewohner bei einem Schiffbruch im Altertum überhaupt nicht angesehen worden zu sein; insbesondere findet sich der Gesichtspunkt, daß diese Tätigkeit eine Rettungstätigkeit, also verdienstvoll sei, nirgends. Etwa im 6. Jahrhundert n. Chr. tritt durch das Seegesetz von Rhodus, Νόμος Ροδίων ναυτικός, dessen Entstehung Ashburner in diese Zeit legt,[3]) ein Wandel hinsichtlich des Strandrechts ein. Dieses rhodische Seegesetz hat den ersten Schritt von dem alten Strandrecht zum modernen Rechte der Bergung und Hilfeleistung getan. Es sprach dem Retter eines Schiffes einen Bergelohn zu, damit die Küstenbewohner zu einer Rettungstätigkeit angespornt wurden.

Im Norden — besonders an den germanischen Küsten —, wo das Strandrecht als Aneignungsrecht am gestrandeten Schiffsgute ebenso verbreitet war wie im Süden, überzeugte man sich ebenfalls früh von der Verwerflichkeit dieses Rechts. Abgewandelt wurde es aber hier nur in dem Sinne, daß diese Aneignungsbefugnis dem einzelnen abgesprochen und als Privilegium des Königs, des Landesherrn oder eines sonstigen Machthabers in Anspruch genommen wurde. Nicht Schutz des Schiffbrüchigen, sondern die Reservierung dieser nützlichen Einnahmequelle für den Landesherrn war die treibende Kraft für diese Entwicklung.

---

[1]) Z. B. Paulus 1, 2, § 8 D. 14, II; weitere Stellen bei Ashburner S. 288
[2]) Kalthoff, S. 6.
[3]) Vergl. Ashburner, The Rhodien Sea Law, Oxford 1909.

Erst viel später — etwa zu Beginn des 15. Jahrhunderts — bricht sich in Deutschland der im Norden neue Gedanke Bahn, daß diejenigen, die Strandgut bergen, einen ihren Bemühungen angemessenen Lohn erhalten sollen. Das Strandrecht wird auch hier allmählich zu einem Bergungsrecht. Aber selbst das preußische allgemeine Landrecht enthält m. W. noch keine näheren Vorschriften über das Bergungsrecht; es erwähnt nur den Bergelohn in II,8 § 1577 und II,15 § 85. Vielfach wurde aber der Gegenstand durch spezielle Verordnungen teils polizeilicher, teils privatrechtlicher Natur geregelt, die noch zur Zeit des Norddeutschen Bundes nicht allein in den einzelnen Staaten, sondern in den einzelnen preußischen Provinzen bezüglich des Strandungswesens bestanden haben.[1]) Da aber jeder Staat daran interessiert sein mußte, daß auch in den anderen Staaten billige und gerechte Gesetze auf diesem Gebiete herrschten, war die Feststellung eines einheitlichen Rechts ein zwingendes Bedürfnis. Dem hat das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch abgeholfen und privatrechtliche Bestimmungen über Bergung und Hilfeleistung aufgenommen. Ferner hat die Strandungsordnung vom 17. Mai 1874 (Gesetz vom 30. Dezember 1901) diese Materie zum Gegenstand. Sie regelt in den §§ 20 und 21 unter Hinweis auf das HGB. die Fälle, in denen das Objekt der Bergung nicht ein in Seenot befindliches Schiff (bezw. die an Bord befindlichen Sachen), sondern andere Gegenstände sind, z. B. Schiffswracks und sonstiges Strandgut. Letzteres Gesetz interessiert hier jedoch nicht, weil nur die privatrechtlichen Ansprüche auf Belohnung für Bergung und Hilfeleistung in Seenot, in die begrifflich nur ein Schiff geraten kann, erörtert werden sollen. Erwähnt sei hinsichtlich der Wracks nur, daß m. E. eine Bergung hier nicht in Betracht kommen kann, daß vielmehr der Berger das Eigentum hieran erwirbt, soweit die Wracks in der Tiefe des Ozeans liegen. An den hier liegenden Gütern bestehen keine Rechtsverhältnisse. Wenn aber kein Eigentümer des versunkenen Schiffes ermittelt werden kann, wen sollte der Berger auf Entrichtung des Bergelohnes verklagen können? Daß der frühere Eigentümer des Wracks, das am Meeresboden liegt,

[1]) Particularrechtliche Bestimmungen über das Strandungswesen siehe Brunner bei Holtzendorff II, S. 665.

keinen Besitz mehr hat, liegt klar zutage. Durch den Untergang sind sowohl die Möglichkeit rechtlicher Beherrschung und Nutzung der Sache, wie auch der Ausübung eines Besitzwillens beseitigt, mithin erscheint es ausgeschlossen, daß sich die Bergung des Wracks etwa als Besitzstörung darstellt. Es dürfte kaum eine Privatrechtsordnung geben, die nicht im Anschlusse an die Erfordernisse von corpus und animus possidendi des römischen Rechts den Sachbesitz sofort erlöschen ließe, wenn für den bisherigen Besitzer jede physische Möglichkeit fortfällt, irgendwie auf die Sache einzuwirken. Mit dieser Möglichkeit nimmt auch der Wille zu besitzen notwendig ein Ende. Ebenso müssen m. E. die dinglichen Rechte erlöschen, wenn das Objekt zum Beispiel des Eigentumsrechts aus der Güterwelt ausgeschieden ist. Deshalb ist zu sagen, wer ein meerversunkenes Wrack wieder in den Herrschaftsbereich bringt, ist einem Urproduzenten gleichzustellen, der neue Werte schafft, d. h. er wird Eigentümer durch seine Bergungstätigkeit.[1])

Die grundlegende Gesetzesvorschrift für das Recht der Bergung und Hilfeleistung findet sich im Handelsgesetzbuch und zwar im § 740, der folgendes bestimmt:

> „Wenn in Seenot ein Schiff oder die an Bord befindlichen Sachen von dritten Personen in Besitz genommen und in Sicherheit gebracht werden, nachdem die Schiffsbefatzung die Verfügung darüber verloren hatte (Bergung), oder wenn außer dem bezeichneten Falle ein Schiff oder die an Bord befindlichen Sachen aus einer Seenot durch die Hilfe dritter Perſonen gerettet werden (Hilfsleistung), so ist ein Anſpruch auf Berge- und Hilfslohn nach Maßgabe der Vorſchriften dieses Titels begründet. Ein solcher Anſpruch ist auch dann begründet, wenn von einem den Vorſchriften des Handelsgesetzbuches unterliegenden Schiffe ein der Binnenschiffahrt dienendes Schiff geborgen oder einem solchen Schiffe Hilfe geleistet wird."

Aber auch das Gesetz betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt vom 15. Juni 1895 (in der Fassung vom 1. Januar 1901) spricht dem Handelsgesetzbuch

[1]) Vergl. Sperl, in Niemeyers Zeitschr. f. Internationales Recht, XXVIII. Bd., 1–4 Heft, S. 231.

entsprechend von Bergung und Hilfeleistung. Der § 93 dieses Gesetzes hat folgenden Wortlaut:

„Wird ein in Gefahr befindliches, von der Schiffsbesatzung verlassenes Schiff, oder wird aus einem solchen vom Untergange unmittelbar bedrohten Schiffe die Ladung ganz oder teilweise geborgen, so hat der Berger Anspruch auf Bergelohn.

Wird außer den bezeichneten Fällen ein Schiff oder dessen Ladung aus einer Schiffahrtsgefahr durch die Hilfe dritter Personen gerettet, so haben diese Anspruch auf Hilfslohn.

Der Besatzung des Schiffes steht ein Anspruch auf Berge- oder Hilfslohn nicht zu."

Zwar erfordert das Binnenschiffahrtsgesetz nicht das Vorliegen einer Seenot, sondern nur das einer Gefahr, die als Oberbegriff auch die Seenot erfaßt. Weil die Gegenüberstellung der beiden Paragraphen erkennen läßt, daß sowohl das Handelsgesetzbuch als auch das Binnenschiffahrtsgesetz von einem „Schiff" schlechthin sprechen und weil auch das Handelsgesetzbuch in § 740 das Binnenschiff erwähnt, ist es erforderlich, die Anwendungsgebiete beider Gesetze abzugrenzen, wenngleich im übrigen auf das Binnenschiffahrtsrecht nachfolgend nicht eingegangen werden soll. Klar ergibt sich diese Abgrenzung, wenn wir zunächst die Voraussetzungen für den Anspruch auf Berge- und Hilfslohn prüfen und mit der Erörterung des Schiffsbegriffs beginnen.

§ 2. Gemeinsame Voraussetzungen von Bergung und Hilfeleistung in Seenot.

I.

Der Schiffsbegriff und das räumliche Geltungsgebiet des § 740.

Nach dem vorstehenden Wortlaut des in erster Linie maßgeblichen § 740 HGB. ist gelungene Rettung eines Schiffes oder der an Bord befindlichen Sachen aus einer Seenot durch dritte Personen gemeinsame Voraussetzung von Bergung und Hilfeleistung.

Gegenstand der Bergung ist sowohl nach HGB. als nach dem Binnenschiffahrtsgesetz (Binnensch.-Ges.) ein Schiff oder die an Bord befindlichen Sachen (bezw. Ladung).

Was ist nun ein Schiff? Beide Gesetze äußern sich nicht hierüber. Der Begriff ist daher der Verkehrssprache, der das Gesetz ihn entlehnt hat, und den Verkehrsanschauungen zu entnehmen.[1]) Hiernach läßt sich als Schiff bezeichnen ein mit bestimmten Einrichtungen, wie Steuer und Steven, versehenes und mit eigener Mannschaft ausgestattetes Fahrzeug von dem Begriff entsprechender Form und nicht ganz unbedeutender Größe, das dazu bestimmt ist, der Schiffahrt zu dienen, mag es durch eigene Vorrichtungen (Dampfmaschine, Oelmotor) oder durch von außen auf dasselbe einwirkende Kräfte (Schleppdampfer, Wind, Pferde) angetrieben werden. Es ergibt sich hieraus, daß Flöße, Pontons und Caissons, die gewöhnlich bei Hafen- und Leuchtturmbauten gefüllt versenkt werden, nicht als Schiffe gelten können.[2]) Einmal fehlen diesen

---

[1]) Vergl. Lewis-Boyens, Bd. I, S. 97; Pappenheim, Handbuch Bd. II, S 4 und die dort angegebene Literatur.

[2]) Ob Leucht-(Feuer-)Schiffe zu den Schiffen zu zählen sind, ist bestritten. M. E. mit Recht dafür RG. 38, Nr. 86; 47, Nr. 45 und Schaps, Anm. 23 vor § 474 HGB. Dagegen Lewis-Boyens, Bd. 2, S. 97.

Gegenständen die einem Schiff eigentümlichen Einrichtungen, wie Steuer und Steven, andererseits sind sie aber auch nicht für die Schiffahrt bestimmt. Auch gewöhnliche Boote, Gondeln und ähnliche kleine Fahrzeuge, die zu Lustfahrten oder zum Uebersetzen von Personen benützt werden, fallen nicht unter den Schiffsbegriff; wohl aber sind Schuten, Schleppkähne, Bagger und Trajektschiffe zu den Schiffen zu zählen, da sie alle die für ein Schiff maßgeblichen Voraussetzungen erfüllen. Jedoch finden die Vorschriften des HGB. nicht auf alle Fahrzeuge, die nach der gegebenen Begriffsbestimmung als Schiffe bezeichnet werden können, Anwendung. Es ist vielmehr davon auszugehen, daß grundsätzlich die Bestimmungen des HGB. wie in den übrigen Abschnitten des vierten mit „Seehandel" überschriebenen Buches, so auch in dem von Bergung und Hilfeleistung in Seenot handelnden achten Abschnitt nur „Seeschiffe" betreffen; dies gilt auch, wo — wie im § 740 HGB. — von Schiffen überhaupt die Rede ist.

Der Begriff „Seeschiff" setzt regelmäßige Verwendung zur „Seefahrt" voraus.[1]) Somit ist zunächst zu prüfen, was unter „Seefahrt" zu verstehen ist. In Ermangelung einer gesetzlichen Definition des Begriffes „Seefahrt" muß auch hier auf den Sprachgebrauch und auf die Anschauungen des Verkehrs, insbesondere auf die der seemännischen Kreise zurückgegangen werden. Entscheidend für die Abgrenzung dieses Begriffes ist vor allem das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein jener Gefahren und Schwierigkeiten für die Beaufsichtigung und Einwirkung von Land aus, welche der Seeschiffahrt gegenüber der Binnenschiffahrt eigentümlich sind,[2]) während es auf den Salzgehalt des befahrenen Wassers nicht ankommen kann, obgleich der natürliche Sprachgebrauch auf die Salzhaltigkeit des Wassers Gewicht legt, wenn von „See" die Rede ist.[3]) Auch die in § 1 der Bekanntmachung des Bundesrats vom 10. November 1899 betr. Ausführungsbestimmungen zu § 25 des Flaggengesetzes vom 20. Juni 1899 angegebenen Grenzen, außerhalb deren eine Fahrt als Seefahrt anzusehen sein soll, können nur einen

[1]) Vergl. RG. 13, Nr. 22.

[2]) Vergl Mot. d. preuß. Entw. zu ADHGB, 214; Weyl, Zum Begriff „See" im deutschen Reichsrecht, 14.

[3]) Vergl. Gruchots Beiträge, Bd. 30, S. 1080.

Anhalt für die Auffassung der seemännischen Kreise geben. Nicht ist der Inhalt dieser Bekanntmachung des Bundesrats als eine authentische Interpretation des Begriffes „Seefahrt“ anzusehen. Das ist deshalb abzulehnen, weil dem Bundesrat eine solche Interpretation nicht zugestanden hat (vergl. Art. 7 Ziffer 2 der a. RV. von 1871), und weil die in der Bekanntmachung angegebenen Grenzen nur für das Gebiet des Flaggenrechts und der auf dasselbe Bezug nehmenden Gesetze bindend sind.[1]) Eine Definition der Seefahrt läßt sich überhaupt nicht generell geben. Ob Seefahrt vorliegt, bedarf vielmehr, soweit dieser Begriff nicht gerichtsnotorisch ist, der Feststellung durch Sachverständige.

Wenngleich nicht eindeutig feststeht, was unter „Seefahrt“ begriffen wird, d. h. wo sie beginnt bezw. endet, ist das „Seeschiff“ doch am besten als ein solches definiert, das regelmäßig in der Seefahrt verwendet wird. Es bleibt indessen die weitere Frage zu prüfen, ob sich die Vorschriften des HGB. wirklich auf alle „Seeschiffe“ in diesem Sinne erstrecken oder nur auf solche Seeschiffe, die zum Erwerbe durch die Seefahrt dienen.

Lewis und Schaps sind der Ansicht,[2]) daß sich die Vorschriften des HGB. nur auf letztere Schiffe beziehen, während Burchard[3]) den Erwerbszweck überhaupt ganz ausgeschaltet und lediglich die regelmäßige, wenn auch nicht ausschließliche Verwendung in der Seefahrt als Hauptprinzip hingestellt wissen will. Die Ansicht Burchards hat zwar m. E. viel für sich; denn vom Standpunkt der Retter läßt es sich gar nicht verstehen, warum der Erwerbszweck eines Schiffes für die Entrichtung eines Berge- oder Hilfslohn ausschlaggebend sein soll. Maßgebend ist doch einzig und allein der Umstand, daß Eigentum gerettet wird. Sodann wird die Ansicht Burchards auch durch die Satzung des Art. 7 des Einf.-Ges. zum HGB., der den Unterschied zwischen Seeschiff und Seeerwerbsschiff wesentlich abschwächt, gestützt. Aber andererseits darf doch nicht übersehen werden, daß Art. 7 des Einf.-

---

[1]) Die Bekanntmachung des Bundesrats ist abgedr. bei Schaps vor § 474 Anm. 67. Vergl. auch Schaps vor § 474 Anm. 22 und Lewis-Endemann, Handbuch Bd. 4, S. 1, ff.

[2]) Lewis, Das deutsche Seerecht, Bd. 1, S. 8/9; Schaps zu § 740 Anm. 17.

[3]) Burchard, S. 15.

Ges. zum HGB. außer einigen anderen, hier nicht interessierenden Paragraphen, nur die Vorschriften der §§ 734 bis 739 HGB. betr. den Zusammenstoß von Schiffen auch auf Nichterwerbsschiffe angewandt wissen will, während er die §§ 740 bis 753 über Bergung und Hilfeleistung offenbar nicht ohne Absicht ganz unerwähnt läßt. Hieraus ist die Schlußfolgerung zu ziehen, daß die Vorschriften über Bergung und Hilfeleistung sich nur auf Seerwerbsschiffe beziehen. Das ergibt sich ferner aus dem Wortlaut des § 474 HGB., der sich ausdrücklich auf die zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe (Kauffahrteischiffe) bezieht und als Eingangsparagraph zum IV. Buche des HGB. damit auch die Anwendung der anderen Vorschriften dieses Buches auf Kauffahrteischiffe beschränkt. Die Anwendung der Bergungsbestimmungen des HGB. ist jedoch kraft Gesetzes zugunsten verschiedener Arten von Nichtkauffahrteischiffen erweitert worden. So finden gemäß § 26 Abs. 1 Satz 2 des Flaggengesetzes vom 22. Juni 1899 auf seegehende Lustjachten, Schulschiffe und in Deutschland für ausländische Rechnung gebaute Fahrzeuge die für Kauffahrteischiffe geltenden Vorschriften Anwendung, wenn sie von ihrem Recht, die Reichsflagge zu führen, Gebrauch machen. Es ist nunmehr in der Literatur[1]) und in der Rechtsprechung[2]) ziemlich unbestritten, daß unter den in § 26 Abs. 1 Satz 2 des Flaggengesetzes bezeichneten, für Kauffahrteischiffe geltenden Vorschriften nicht nur flaggenrechtliche oder öffentlichrechtliche, sondern auch alle privatrechtlichen Bestimmungen einschließlich der § 740 ff. des HGB. zu verstehen sind.

Eine weitere Ausdehnung erfuhr der Anwendungsbereich der handelsrechtlichen Bergungsvorschriften durch die Novelle zum HGB. vom 7. 1. 1913, die im Anschluß an das internationale Uebereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfeleistung und Bergung in Seenot vom 23. 9. 1910 erging. In Uebereinstimmung mit Art. 1 dieses Uebereinkommens läßt § 740 HGB. in der Fassung der Novelle die Vorschriften des 8. Abschnittes des HGB. auch auf Binnen-

[1]) Pappenheim, Seerecht Bd. II, S. 14 ff.; Brandis Bd. I, S. 92; Brodmann bei Borchard, S. 259. — A. M. Schaps zu § 740 Anm. 17, jedoch im Widerspruch zu Anm. 44 vor § 474 HGB.

[2]) OLG. Kiel im Schlesw.-Holst. Anzeiger 1909, S. 164.

schiffe Anwendung finden, die begrifflich im Gegensatz zu den Seeschiffen stehen. Für die Unterscheidung eines Binnenschiffes von einem Seeschiff kann es nicht darauf ankommen, ob das betr. Schiff nach Bauart und Ausrüstung für die See- resp. Binnenschiffahrt eingerichtet ist, vielmehr kann die Unterscheidung nur in der tatsächlichen regelmäßigen Verwendung gefunden werden. Daher müssen wir als „Binnenschiff" jedes Schiff ansehen, das regelmäßig zur Schiffahrt auf Binnengewässern verwendet wird.[1]) Ob allerdings ein Schiff zur Binnenschiffahrt bestimmt ist und verwendet wird, ist Tatfrage; namentlich wird, wenn die regelmäßigen Fahrten teils auf der See, teils auf Binnengewässern stattfinden, zu prüfen sein, welches die maßgebende und überwiegende Verwendung ist.[2])

Diese auf Grund der Novelle aufgenommene Bestimmung führte zu einer wesentlichen Verengerung der Anwendbarkeit des Binnenschiffahrtsgesetzes. Vor der Novelle galten, da prinzipiell das Recht der notleidenden Schiffsart anzuwenden ist,[3]) in diesem Falle die §§ 93 ff. des Binnensch.-Ges. Zwar ist der umgekehrte Fall, daß das Binnenschiff einem Seeschiff hilft, nicht ausdrücklich im § 740 HGB. geregelt. Aber nach dem oben angeführten Grundsatz, und weil der § 740 HGB. dem Subjekt bei der Rettung im Normalfall keine Bedeutung beilegt, gelten auch hier die seerechtlichen Bestimmungen der §§ 740 ff. HGB.[4]) Es ergibt sich somit folgende Abgrenzung: Rettet ein Seeschiff ein anderes Seeschiff oder ein Binnenschiff, gilt Seerecht. Ebenso gilt Seerecht, wenn ein Binnenschiff ein Seeschiff rettet. Rettet aber ein Binnenschiff ein anderes Binnenschiff, gilt Binnenschiffahrtsrecht.

Nicht zu folgen ist m. E. der Meinung Tambacopoulos[5]), der glaubt, daß durch die neue Fassung des § 740 HGB. die Scheidung zwischen Binnenschiffahrt und Seeschiffahrt in Ansehung der aus der Bergung und Hilfeleistung sich ergebenden Rechtsverhältnisse vollkommen beseitigt worden

---

[1]) Burchard, S. 15.

[2]) Vergl. RG. 102, 45.

[3]) Vergl. Mittelstein, Das Recht der Binnenschiffahrt in Ehrenbergs Handbuch des ges. Handelsrechts, Bd 7, S. 381.

[4]) Vergl. Tambacopoulos, a. a. O., S. 39.

[5]) Derselbe, S. 40.

sei; denn es ist nicht einzusehen, warum § 93 Binnensch.-Ges. nicht als lex specialis zur Anwendung kommen soll, wenn ein Binnenschiff ein anderes birgt oder ihm hilft. Wenden wir uns, nachdem wir den Anwendungsbereich des § 740 HGB. inbezug auf die Art der Schiffe dargetan haben, nun der Untersuchung des räumlichen Geltungsgebietes des im HGB. normierten Rechts der Bergung und Hilfeleistung zu, so ergibt sich folgendes:

Nach dem heute herrschenden Territorialitätsprinzip, nach dem das Recht für ein bestimmtes Territorium gilt, d. h. für alle Personen, Sachen oder Rechtsverhältnisse, die zu diesem Territorium in irgend einer Beziehung stehen, gelten die privatrechtlichen Vorschriften der Reichsgesetze für das Deutsche Reich und nach den anerkannten Lehren des Völkerrechts für die Territorialgewässer, die sog. Dreimeilenzone. Doch in dieser Zone werden nur selten Bergungen und Hilfeleistungen erforderlich. Wie gestaltet sich nun die Rechtslage der Bergung und Hilfeleistung auf hoher See?

Ist im event. Bergungsvertrage die Anwendung eines bestimmten Rechts vereinbart, sei es auch stillschweigend, oder durch prozessuales Verhalten kein Zweifel über das anzuwendende Recht, bedarf es hierüber keiner weiteren Ausführungen.[1]) Auch wenn Angehörige derselben Nationalität einen Vertrag über Bergung oder Hilfeleistung, mag dieselbe auch auf hoher See oder in fremden Territorialgewässern stattfinden, abschließen, so liegt hierin eine Unterwerfung unter das Heimatsrecht,[2]) weil dann das Recht der Flagge ausschlaggebend sein muß. Trifft dies nicht zu, dann ist auf hoher See lediglich nach dem heimischen Recht des gefährdeten Schiffes zu beurteilen, ob derselbe Gegenstand einer Bergung sein durfte.[3]) War dies der Fall, so sind aber die Rechte, die der Berger an dem geborgenen Schiff gewinnt, lediglich nach dem heimischen Recht des Bergers zu beurteilen, der das geborgene Gut in seinen Besitz nimmt, also unter seine Flagge und dadurch unter das Recht seines Landes bringt. Wo also auch immer auf hoher See ein deutsches Schiff in

[1]) Hans. OLG. Hbl. 1911, Nr. 125. 1916, Nr. 108.
[2]) Hans. OLG. Hbl. 1897, Nr. 76.
[3]) Vergl. Lewis-Boyens, S. 57 ff.

Seenot gerät, gleichviel welcher Art die Umstände sind, die das Schiff in Gefahr gebracht haben, ist stets nach deutschem Recht zu beurteilen, ob dieselbe nicht von der Schiffsbesatzung ohne fremde Assistenz abgewendet werden kann, ob also das Schiff Gegenstand der Bergung sein darf. Das räumliche Geltungsgebiet der Vorschriften über die Bergung in diesem Sinne, d. h. ob das Schiff den Bergern preisgegeben war, umfaßt also das offene Meer. Die Rechte des Bergers an dem geborgenen Schiffe, d. h. der Anspruch auf Bergelohn regeln sich auch dann nach seinem Heimatsrecht, wenn ein Bergungsvertrag in fremden Territorialgewässern abgeschlossen sein würde.[1])

Dies mag über den räumlichen Geltungsbereich genügen, da die sehr schwierigen Fragen, nach welchem Recht bei Bergungs- und Hilfeleistungsfällen auf hoher See bei verschiedener Nationalität des geretteten und rettenden Schiffes zu entscheiden ist, ihre Bedeutung durch das Internationale Uebereinkommen vom 23. 9. 1910, das von fast allen Seefahrt betreibenden Staaten der Erde unterzeichnet ist, verloren haben. Nur sei noch bemerkt, daß sich in Hilfeleistungsfällen, vorausgesetzt, daß dieses Uebereinkommen nicht Platz greift, eine von der Bergung abweichende Regelung ergibt. Hier handelt es sich regelmäßig um eine fortgesetzte Tätigkeit, die in den meisten Fällen in einem Hafen endet, in den das notleidende Schiff gebracht wird. In einem solchen Fall ist das Einbringen in den Hafen als Hauptzweck der ganzen Tätigkeit anzusehen und daraus ergibt sich, daß das Recht dieses Hafens als des Erfüllungsortes anzuwenden ist. Handelt es sich dagegen ausnahmsweise um eine Hilfstätigkeit, die auf hoher See beginnt und endigt, so ist auch hier das Recht des gefährdeten Schiffes, auf dem oder welchem die Dienste geleistet werden, anzuwenden.

[1]) Vergl. Flemming, S. 13 ff.

II.

Die an Bord befindlichen Sachen.

Außer dem Schiffe selbst bilden die an Bord befindlichen Sachen den weiteren Gegenstand der Bergung und Hilfeleistung. Vor der Novelle vom 7. 1. 1913 erwähnte der § 740 nicht die an Bord befindlichen Sachen, sondern die „Ladung". An diese Fassung knüpfte sich im früheren Recht eine große Streitfrage. Da der Begriff der Ladung eine große Rolle in der Lehre der großen Haverei spielt, indem § 716 HGB. bestimmt, daß der Gesamtschaden über das Schiff, die Ladung und die Fracht zu verteilen ist, herrschte lebhafter Streit darüber, ob die für den Ladungsbegriff im § 723 HGB. gemachten Ausnahmen auch für den Ladungsbegriff des alten § 740 HGB. gelten sollten,[1]) wobei die meisten Schriftsteller davon ausgingen, daß für die Rettungslohnverteilung das Recht der großen Haverei Anwendung zu finden habe. Dieser Streitfrage machte die Neufassung ein Ende, durch die sämtliche Zweifel in dieser Hinsicht behoben sind.

Umso größere Unklarheit herrscht über die weitere Voraussetzung für die Belohnung aus Bergung und Hilfeleistung, daß sich nämlich das Schiff oder die an Bord befindlichen Sachen in „Seenot" befinden müssen.

III.

Die Seenot.

Auch der Begriff der „Seenot" [2]) ist im HGB. nicht geregelt. Daher ist auch er dem gemeinen Sprachgebrauch zu entlehnen. Dieser begreift unter dem Wort „Not" eine durch den Druck, den sie auf jemand ausübt, diesen in bestimmter Weise zu handeln, zwingende, die Wahl ausschließende Lage, d. h. eine Lage, aus der man sich nicht durch eigene Kraft befreien kann. In einer solchen Lage wird sich ein Schiff oder die an Bord befindlichen Sachen

[1]) Vergl. Burchard, S. 23.

[2]) Vergl. Reese, a. a. O., S. 12 ff.; Burchard, S. 27.

zunächst befinden müssen, wenn eine Seenot vorliegen soll. Jedoch ergibt der Wortlaut des § 740 HGB. ferner, daß nur eine Notlage gemeint ist, die auch eine Gefahr für das Schiff in sich birgt; denn wenn im § 740 der „Seenot", die „Rettung" aus ihr gegenübergestellt wird, so geht daraus hervor, daß das Schiff oder die an Bord befindlichen Sachen sich in einer Lage befinden müssen, die derart ist, daß die Befreiung aus ihr sich als Rettung darstellt. Von Rettung spricht man aber nur, wenn dem Gegenstand derselben die Gefahr der Vernichtung droht. Aber Seenot ist noch nicht mit jeder gefährlichen Lage, in welcher sich ein Seeschiff befindet, gegeben. Es muß vielmehr, um den Begriff der Seenot annehmen zu können, zu der vorhandenen Gefahr, die durch die Schiffahrt hervorgerufen sein muß, deren Entstehungsgründe im übrigen gleichgültig sind, der Umstand hinzukommen, daß die eigenen Kräfte des Schiffes und seiner Mannschaft zu einer Ueberwindung der Gefahr nicht ausreichend sind. Doch braucht die Gefahr keine unmittelbare zu sein.[1]) Seenot kann vielmehr auch dann vorliegen, wenn die Gefahr nicht schon augenblicklich das Schiff bedroht, sondern nur bevorsteht, d. h. sich im ferneren Verlauf der Dinge aus der Situation, in der sich das Schiff befindet, entwickeln muß.[2]) Die Seenot bezeichnet also einen Zustand und ist nicht identisch mit Seeunfall. Regelmäßig wird allerdings die Seenot aus einem Seeunfall hervorgehen; aber nicht notwendig braucht die Seenot auf einen solchen zurückgeführt werden. Wenn z. B. einem Dampfer auf der Reise der Feuerungsvorrat ausgeht, und er sich infolgedessen nicht selbst fortbewegen kann, so befindet er sich in Seenot, da er bei stürmischem Wetter der Gefahr des Strandens ausgesetzt ist.

In den weitaus meisten Fällen wird dagegen ein Seeunfall die Ursache der Seenot bilden. Als solche sind zu nennen: stürmisches Wetter, Eis, Feuer, Explosion, Seeräuberei, Lebensmittelmangel, Meuterei, Erschöpfung, Krankheit oder Tod der Besatzung. Jedoch muß in allen Fällen ein Zustand der Hilflosigkeit entstehen, der nicht von der eigenen Mannschaft ohne fremde Hilfe beseitigt werden kann. Daher wird

[1]) Hans. Ger. Zeitung 1890, S. 263 ff.

[2]) Vergl. Hans. OLG. Hbl. 1904, Nr. 80, 1914, Nr. 97.

man nicht von Seenot sprechen können, wenn ein am Hafenufer liegendes Schiff durch ein am Lande ausgebrochenes Feuer gefährdet wird.[1]) Das der Seenotsgefahr Eigentümliche liegt eben einerseits in dem Zusammenhange mit der Seeschiffahrt, andererseits in dem Moment der Isoliertheit des Schiffes, dem Angewiesensein auf seine eigenen Hilfskräfte, welches die ausnahmsweise angebotene Hilfe als besonders wertvolle Leistung erscheinen läßt.

Gemäß § 740 HGB. kann die Seenot sich sowohl auf das Schiff wie auf die an Bord befindlichen Sachen erstrecken. Es ist also möglich, daß sich das Schiff noch vollkommen in Sicherheit befindet, während die an Bord befindlichen Sachen in Seenot sind, z. B. dann, wenn die Beschaffenheit es mit sich bringt, daß ihnen infolge der Verlängerung der Reise, etwa durch Verlust eines Mastes bedingt, Verderben droht. Auch der umgekehrte Fall ist möglich, daß sich nämlich das Schiff allein in Seenot befindet, z. B. dann, wenn die Lage des Schiffes derart ist, daß entweder die Fortschaffung der Ladung noch durch die eigene Besatzung möglich ist, oder ihr dank der Beschaffenheit keine Beeinträchtigung bevorsteht.

Es bedarf nun noch einer näheren Prüfung, ob es für den Begriff der Seenot erforderlich ist, daß der gefahrbringende Zustand das Schiff befällt, solange es sich noch auf offener See befindet, noch in Seefahrt begriffen ist. Auch ist zu prüfen, ob nur See- oder auch Binnenschiffe in Seenot geraten können. Burchard[2]) und Weyl[3]) vertreten die Ansicht, daß der Ausdruck „Seenot" ganz strikt gedeutet werden müsse. Nach der Ansicht von Weyl kann unter Seenot nur eine entweder auf der hohen See entstandene oder durch die hohe See hervorgerufene Not verstanden werden; denn es sei s. E. nicht zulässig, die Not eines Seeschiffes auf Binnengewässern einfach deshalb mit Seenot zu bezeichnen, weil die mit der Seefahrt verbundenen Gefahren auch auf Binnengewässern entstehen können. Die herrschende Meinung sowohl in der Rechtsprechung[4]) als auch in der

[1]) Hans Ger. Zeitung 1888, Nr. 120, 1893, Nr. 52.
[2]) Burchard, S. 29
[3]) Weyl, Zum Begriff „See", S. 93 ff., insbes. S. 129 ff.
[4]) Vergl. Entsch. des Ober-Appellationsgerichts Lübeck v. 5. 7. 1866 bei Kierulff S. 510 ff.; Hans. OLG. in Hans. Ger. Ztg. 1888 Nr 120, Seuff. Arch. Bd. 44, Nr. 208.

Literatur[1]) steht dagegen auf einem anderen Standpunkt. Sie nimmt m. E. mit Recht an, daß eine Seenot auch in den Zugangsgewässern zum Meere, in Binnengewässern und auf Flüssen vorkommen kann. Denn einmal wird man bei der Fesstellung des Begriffes „See" stets auf Schwierigkeiten stoßen, und es läßt sich auch eine verschiedene Behandlung der Notlage eines Schiffes auf See einerseits und in Binnengewässern andererseits mit triftigen Gründen nicht rechtfertigen. Es kann nicht behauptet werden, daß Seeschiffen wegen ihrer meist größeren und widerstandsfähigeren Bauart in Binnengewässern Gefahren nicht leicht drohen können. Im Gegenteil besteht für größere Schiffe die Gefahr des Strandens in besonderem Masse, da schon durch eine nur geringe Abweichung von dem in Binnengewässern — besonders auf Flüssen — gewöhnlich nicht sehr breiten Fahrwasser ein Schiff mit grösserem Tiefgang auf Grund geraten kann. Auch in Binnengewässern besteht alsdann die Möglichkeit, dass ein Schiff auf sich allein angewiesen ist. Es macht somit keinen Unterschied zwischen der auf See und der auf anderen Gewässern entstandenen Notlage.

Weiter ist die Frage zu erörtern, welche Schiffe von einer Seenot betroffen werden können. Bis zu der Novelle von 1913 wurde allgemein der Standpunkt vertreten, dass dem Machtbereich des HGB. entsprechend nur Seeschiffe in Seenot geraten konnten. Wie wir aber eingangs gesehen haben, finden die Bestimmungen des HGB. auch auf Binnenschiffe Anwendung. Wir müssen deshalb zu dem Ergebnis kommen, dass auch Binnenschiffe in Seenot geraten können. Dies ergibt folgende Ueberlegung: Da ein Seeschiff anerkanntermassen in einem Binnengewässer in Seenot geraten kann, so muss man folgerichtig auch annehmen, dass einem Binnenschiff, mag dasselbe ausnahmsweise auf einer Seereise begriffen sein, wo eine Seenot ja ohne weiteres einleuchtend ist, oder mag es sich in einem Binnengewässer aufhalten, das gleiche Missgeschick begegnen kann.

Weiter erfordert § 740 HGB., dass das Schiff oder die an Bord befindlichen Sachen aus Seenot g e r e t t e t werden, d. h. die Rettung muss gelungen sein. Ausdrücklich schliesst

[1]) Vergl. Lewis, Seerecht Bd. 2, S. 165; Leo, S. 146; Perels. S. 313 ff.

§ 741 Abs. 1 HGB. den Lohnanspruch aus, wenn die Dienste ohne Erfolg geblieben sind. Rettungsversuche geben somit keinen Anspruch auf Berge- und Hilfslohn. Das ergibt sich schon daraus, daß ohne Hinzutritt besonderer Umstände die Haftung für diesen an sich unpersönlich ist (§ 751 HGB.) wie weiter unten (S. 44 ff.) dargelegt ist. In diesem Sinne kann man von einem aleatorischen Charakter des Lohnanspruches reden.

Selbst wenn die Rettung gelungen ist, kann Berge- oder Hilfslohn nicht beansprucht werden, wenn diese gegen das ausdrückliche Verbot des Schiffers vorgenommen ist, es sei denn, daß das Verbot unverständlich war (§ 742 Abs. 1 HGB.). Dieser Paragraph versagt die Entstehung des Anspruches und spricht nicht etwa wie § 748 HGB. den Verlust des entstandenen Lohnanspruches aus, der dann Platz greift, wenn die Berger oder Retter die Notwendigkeit der Bergung oder Hilfeleistung durch ihre Schuld herbeigeführt oder sich des Diebstahls, der Verheimlichung oder anderer unredlicher Handlungen schuldig gemacht haben. Trifft das notleidende Schiff eine Mitschuld, so liegt konkurrierendes Verschulden nach § 254 BGB. vor.

IV.

Die dritten Personen.

Es ist noch des näheren zu erörtern, wer als Subjekt für die Geltendmachung des Anspruchs auf Berge- und Hilfslohn in Betracht kommen kann. § 740 HGB. spricht von „dritten Personen". Was hierunter zu verstehen ist, wird am besten klar, wenn wir zunächst untersuchen, welche Personen nicht dritte Personen sind. Der Gegensatz ergibt sich aus § 742 Abs. 2 HGB., wonach der Schiffsbesatzung des in Gefahr befindlichen Schiffes, die schon auf Grund ihrer Dienstverträge verpflichtet ist, bei der Bergung zu helfen,[1]) ein Anspruch nicht zusteht. Die Erfüllung der Pflicht, in Seenot zu helfen, ist durch die Heuer abgegolten, selbst wenn die Rettungs-

[1]) Vergl. § 41 Seemannsordnung v. 2. 6. 1902.

arbeiten eine außergewöhnliche Leistung darstellen. Für die Berger wie für die Retter entsteht somit ein Lohnanspruch nur dann, wenn sie nicht zur Schiffsbesatzung des geretteten Schiffes gehören. Es wird sich also darum handeln, festzustellen, welche Personen im Sinne des § 742 Abs. 2 HGB. als zur Schiffsbesatzung gehörig anzusehen sind. Maßgebend für diesen Begriff ist § 481 HGB.; hiernach besteht die Schiffsbesatzung aus dem Schiffer, den Schiffsoffizieren, der Schiffsmannschaft, sowie aus allen übrigen auf dem Schiff angestellten Personen.

Schiffer ist der Führer des Schiffes, der Kapitän.[1]) Der Begriff „Schiffsoffizier" ist, da das HGB. ihn nicht näher erläutert, ihn aber im Anschluß an die Seemannsordnung aufgenommen hat,[2]) dieser zu entnehmen. Hiernach sind Schiffsoffiziere diejenigen zur Unterstützung des Kapitäns in der Führung des Schiffes bestimmten Angestellten, die zur Ausübung ihres Dienstes eines staatlichen Befähigungsnachweises bedürfen. Außerdem gelten als Schiffsoffiziere die Schiffsärzte, die Proviant- und Zahlmeister (Seemannsordnung § 2 Abs. 2). Die dritte Gruppe der Schiffsbesatzung bildet, wie schon erwähnt, die Schiffsmannschaft. Im allgemeinen fallen die zu eigentlich seemännischen Diensten für das Schiff angeheuerten Personen hierunter.[3]) Nur Scheurer[4]) will den Begriff der Schiffsmannschaft erheblich erweitert wissen, und zwar im Sinne der Seemannsordnung § 2 Abs. 3, wonach als Schiffsmann jede zum Dienste auf dem Schiffe während der Fahrt für Rechnung des Reeders angestellte Person — also Leute mit seemännischen und nichtseemännischen Funktionen — anzusehen ist. Er stützt seine Ansicht hauptsächlich auf die heute geltenden Verkehrsanschauungen. M. E. ist diese Erweiterung des Begriffes jedoch deshalb unmöglich, weil dann für die im § 481 HGB. vorgesehene vierte Gruppe der Schiffsbesatzung, für die im übrigen auf dem Schiff angestellten Personen, außer dem Lotsen, den die Seemannsordnung von der Schiffsmannschaft ausgenommen wissen will, niemand

[1]) Vergl. § 2 der Seemannsordnung.

[2]) Vergl. Gesetz vom 2. 6. 1902 betr. Abänderung seerechtlicher Vorschriften des HGB.

[3]) Vergl. Ehrenberg, S. 220; Schaps, Anm. 22 zu § 740.

[4]) Scheurer, S. 17 ff.

mehr in Betracht käme. Daß das HGB. aber zu der vierten Kategorie nicht allein den Lotsen rechnen wollte, bedarf keiner Erörterung. Dann wäre es das einfachste und natürlichste gewesen, bei Abänderung des § 481 HGB., als der Begriff „Schiffsoffiziere" aufgenommen wurde, die vierte Gruppe ganz zu streichen und an deren Stelle nur den Lotsen zu setzen.

Zur Schiffsbesatzung gehören noch „alle übrigen auf dem Schiff angestellten Personen". Ursprünglich wurden als solche nur diejenigen bezeichnet, die ohne zur Schiffsmannschaft zu gehören, auf einem Schiff als Maschinisten, Aufwärter, Köche oder in anderer Eigenschaft zur Leistung von nichtseemännischen Arbeiten angestellt sind. Es tauchte jedoch die Frage auf, ob nicht auch die nur vorübergehend auf einem Schiff mit Schiffsdiensten beschäftigten Personen, insbesondere der Lotse, dieser Gruppe zuzurechnen seien. Vor allem hat das RG. in ständiger Rechtsprechung den Grundsatz verfochten,[1]) daß nicht nur die oben erwähnte beschränkte Anzahl der angestellten Personen die vierte Gruppe der Schiffsbesatzung bilde, sondern daß ihr auch alle sonstigen zu Schiffszwecken von dem Reeder oder dem Führer des Schiffes verwendeten Personen, wie beispielsweise der freiwillig angenommene Lotse und die Schleppermannschaft einzureihen seien. Doch möchte ich mit Ehrenberg [2]) und Pappenheim [3]) den gegenteiligen Standpunkt vertreten und behaupten, daß als auf einem Schiff „angestellt" nur betrachtet werden kann, wer für längere Zeit oder dauernd in ein bestimmtes Verhältnis zu dem Reeder bezw. Schiffer getreten ist. Diese Auslegung kommt m. E. nicht nur dem Wortlaut des Gesetzes am nächsten, das sonst ebenso gut die Ausdrücke „beschäftigt" oder „verwendet" hätte wählen können, sondern entspricht auch offenbar dem Willen des Gesetzes. Dieses ist also einschränkend dahin zu interpretieren, daß die nur vorübergehend auf dem Schiff beschäftigten Personen, soweit die von ihnen vorgenommene Bergung oder Hilfeleistung nicht zu den Funktionen gehört, für die sie angenommen sind, als „dritte Personen" im Sinne des § 740 HGB. anzusehen

[1]) Vergl. RG. Bd. 13, S. 114. Bd. 20, S. 85/86.
[2]) Ehrenberg, S. 222.
[3]) Pappenheim, Beiträge zur Erläuterung des deutschen Rechts, S. 359.

sind.[1]) Sie können daher neben allen noch übrig bleibenden Personen für etwaige erfolgreiche Bergungs- und Hilfeleistungsdienste Lohnansprüche geltend machen. Im einzelnen kommt zunächst der etwaige Zwangslotse in Frage, d. h. derjenige Lotse, der kraft obrigkeitlichen Befehls angenommen worden ist. Ihn stellt das HGB. ohnehin im § 737 der Schiffsbesatzung gegenüber. Sodann gehört aber auch der freiwillig angenommene Lotse hierher. Wollte man diese beiden Personen unterschiedlich behandeln und etwa den freiwilligen Lotsen der Schiffsbesatzung eingliedern, so wäre die Folge dieser Unterscheidung, daß zwar der Zwangslotse, nicht aber der freiwillig angenommene Lotse des geretteten Schiffes Lohnansprüche erheben könnte. Umgekehrt, wenn man das rettende Schiff in Betracht zieht, würde zwar gemäß § 749 HGB. ein auf demselben befindlicher freiwilliger, nicht aber ein Zwangslotse einen Teil des Berge- oder Hilfslohns erhalten.[2])

Mit Burchard[3]) möchte ich annehmen, daß der Lotse nur dann zur Forderung von Berge- und Hilfslohn berechtigt ist, wenn die Seenot bereits eingetreten war, bevor er das Schiff zur Ausführung des Rettungswerkes betrat. Gerät das Schiff erst in Seenot, wenn der Lotse bereits an Bord ist und seine Lotsentätigkeit ausübt, würde es eine grobe Pflichtverletzung sein, wenn er nunmehr das in verstärktem Maße seiner Führung bedürfende Schiff einem ungewissen Schicksale überlassen würde, es sei denn, daß jede Aussicht auf Rettung des Schiffes geschwunden und ein längeres Verweilen mit unmittelbarer Lebensgefahr verbunden wäre. Der Lotse bleibt vielmehr in solchem Falle an seinen Vertrag gebunden und seine weitere Dienstleistung stellt sich lediglich als Erfüllung seiner Lotsenpflicht dar. Ist die Erfüllung mit besonderem nicht regelmäßigem Aufwand von Zeit und Mühe verbunden, so mag es sich rechtfertigen, dem Lotsen auch einen Anspruch auf ein den Umständen erhöhtes Lotsengeld zu gewähren, vorausgesetzt natürlich, daß dieser besondere Aufwand nicht auf ein schuldhaftes Verhalten des Lotsen selbst zurückzuführen ist. Ein Anspruch auf Rettungslohn läßt sich aber dann nicht rechtfertigen.

---

[1]) Brandis, 2, 133.
[2]) Vergl. Wittmaack, S 458/59.
[3]) Vergl. Burchard, S. 64.

Berge- und Hilfslohn kann unter Umständen auch der Schlepper verlangen. In Anbetracht dessen, daß er gleich dem Lotsen in aller Regel mit dem geschleppten Schiff einen Vertrag abgeschlossen haben wird und seine Rettungsdienste sich somit aus dem Schleppvertrag ergeben, bestimmt § 742 Abs. 3 HGB., daß der Schlepper Berge- und Hilfslohn nur beanspruchen kann, wenn er außergewöhnliche Dienste geleistet hat. Wie die Fassung dieses Paragraphen ergibt, bildet er einen Ausnahmefall. Regelmäßig steht also dem Schlepper gegenüber seinem Schleppschiff ein Lohnanspruch nicht zu. Diese Regelung rechtfertigt sich dadurch, daß das Schleppen an sich schon eine helfende, unterstützende Tätigkeit ist (Darleihen von Kraft und Navigation), so daß präsumptiv die Tätigkeit des Bergens und Helfens bereits im Rahmen des Schleppvertrages liegt.[1])

Weiter sind auch Reisende, die sich an Bord befinden, als „dritte Personen" aufzufassen und können demnach Berge- und Hilfslohn beanspruchen, sofern ihre Tätigkeit nicht nur dem eigenen Vorteil, sondern auch dem des gefährdeten Schiffs dient; denn es besteht keine rechtliche Verpflichtung der Reisenden, in Notfällen im Verein mit der Schiffsbesatzung Hand anzulegen zur Rettung von Schiff und Ladung. Bedenken könnten nur in dem Fall obwalten, daß sich das Schiff auf hoher See in Seenot befindet und der Reisende der ermatteten Mannschaft Beistand leistet, das Schiff gegen die Macht der Elemente zu verteidigen. Hier läßt sich das Interesse an der Erhaltung des eigenen Lebens nicht von dem für Schiff und Ladung trennen; der Reisende sucht das Schiff zu retten, weil es das einzige Mittel ist, sich selbst zu retten. Die Frage ist nun, ob ein ausschließliches Interesse für Dritte erforderlich ist, oder ob es genügt, wenn die im eigenen Interesse vorgenommenen Handlungen in ihren Wirkungen auch Dritten zugute kommen. M. E. muß dies genügen. Weil das Gesetz auch nicht davon spricht, daß der „Dritte" sich bei Eintritt der Seenot außerhalb des Schiffes befinden muß, ist es gerechtfertigt, dem Reisenden eine unter den Begriff des Berge- oder Hilfslohns fallende Vergütung zu gewähren.

---

[1]) Vergl, Hans. GZ. 1905, Nr. 137, 1911 Nr. 89.

Vor allem können aber auch gemäß § 749 HGB. die Schiffsbesatzung und der Reeder, d. h. der Eigentümer des rettenden Schiffes Subjekte der Bergung und Hilfeleistung sein und demnach Anspruch auf Lohn haben. Letzterer steht ihnen sogar auch dann nach § 743 HGB. zu, wenn das gerettete und das rettende Schiff demselben Reeder gehören. Weil nach § 749 HGB. aber der Anspruch auf Berge- und Hilfslohn in diesem Falle allein dem Reeder und nicht etwa in Höhe ihres Anteils dem Schiffer und den übrigen Besatzungsmitgliedern zusteht, bedurfte es dieser ausdrücklichen Bestimmung in § 743 HGB. im Interesse der Schiffsmannschaft. Denn ohne sie wäre dieser Anspruch zu versagen, da der Reeder, zwischen dessen Schiffen eine Bergung oder Hilfeleistung stattfindet, sein eigener Schuldner wird. Dieses Bedenken sucht Schaps (Anm. 2 zu § 743 HGB.) zu zerstreuen, indem er ausführt, daß die an sich unpersönliche Haftung für den Lohnanspruch eine Trennung der verschiedenen Schiffsvermögen ermögliche. M. E. kann es aber nicht auf die Möglichkeit der Trennung, sondern nur darauf ankommen, ob sie tatsächlich vorgenommen ist oder nicht. Kein Bedenken gegen § 743 HGB. ist der Umstand, daß § 740 HGB. nur eine Rettung durch dritte „Personen" betrifft; denn dort ist lediglich an den Gegensatz zur Besatzung des notleidenden Schiffes gedacht.[1]) Weiterhin ergibt sich aus § 743 HGB., daß dem Reeder ein Pfandrecht an eigener Sache, an dem geretteten Schiff, zusteht. Zwar kann er dieses Pfandrecht sich selbst gegenüber nicht durchführen, da es an der Möglichkeit einer Klage gegen sich selbst fehlt. Auch die Klage des Reeders gegen den Kapitän des geretteten Schiffes, die vom Hans. OLG. Hbl. 1897 Nr. 66 gewährt worden ist, muß m. E. als unzulässig erscheinen, da der Schiffer nur der Vertreter des Reeders ist, in Wahrheit also die Klage wiederum gegen den Reeder gerichtet ist.[2]) Da der Reeder Schuldner und Gläubiger zugleich ist, ist es ausgeschlossen, daß in diesem Falle ein Bergungs- oder Hilfeleistungsvertrag zustande kommt. Jeder der kontrahierenden Schiffer vertritt alsdann denselben Reeder, der mit sich selbst einen Vertrag abschließt. Dies ist aber nach dem geltenden Recht — von

[1]) Vergl. RG. 58, S. 190.
[2]) Vergl Schaps, in Recht und Wirtschaft, S. 300.

den seltenen Fällen des § 181 BGB. abgesehen — unzulässig. Vielleicht ist der Gedanke von Schaps[1]) nicht verfehlt, wenn er meint, es müßte dem Reeder hier die Möglichkeit gewährt werden, für das Schiffsvermögen des geretteten Schiffes einen Pfleger zu bestellen, gegen den er den Prozeß ausfechten könne.

Erwähnt sei ferner, daß eine öffentlich-rechtliche Verpflichtung zur Bergung oder Hilfeleistung den Lohnanspruch im allgemeinen ausschließt, mag sie auf Grund öffentlichen Amtes oder auf Grund gesetzlicher Verpflichtung erfolgt sein. Jedoch betrifft dieser Ausschluß nur denjenigen Teil der Tätigkeit, welcher auf Grund der Amtspflicht geleistet wurde. Soweit sie darüber hinausgeht, entsteht der Anspruch.

Kriegsschiffen und sonstigen im öffentlichen Dienst stehenden Schiffen steht der Lohnanspruch ebenso zu wie anderen Rettern.[2]) Daß die Reichsmarine Berge- und Hilfslohnansprüche nicht geltend macht, sondern nur die baren Auslagen zurückverlangt, ändert an dem Bestehen des Anspruchs nichts.

---

[1]) Vergl. Schaps, in Recht und Wissenschaft, S. 300.

[2]) Vergl. Brandis 2, S. 134 — anders Pappenheim, in der Zeitschr. f. d. ges. Handelsrecht, Bd. 47, S. 157.

§ 3. Einzelvoraussetzungen der Bergung.

I.

Der Verlust der Verfügung.

Damit der Anspruch auf Bergelohn entsteht, ist ferner erforderlich, daß das Schiff oder die an Bord befindlichen Sachen von dritten Personen in Besitz genommen worden sind, nachdem die Schiffsbesatzung die Verfügung darüber verloren hat. Es fragt sich zunächst, wann die Schiffsbesatzung diese Verfügung verliert. Wenn auch das Gesetz keine direkte Handhabe dafür bietet, was es hier unter Verfügung versteht, so kann doch jedenfalls das eine gesagt werden, daß es sich nicht um eine Verfügung im Sinne des bürgerlichen Rechts handelt, vielmehr um eine überwiegend tatsächliche Beziehung der Besatzung zum Schiff, die sie befähigt, das Schicksal des Schiffes Dritten gegenüber zu bestimmen. Für die Feststellung dieser tatsächlichen Beziehungen zu dem Schiff ist nicht allein — jedoch in erster Linie — der Gesichtspunkt des Besitzes oder des Gewahrsams maßgebend. Es ist sehr wohl denkbar, daß die Verfügung trotz des noch vorhandenen Besitzes verloren ist, z. B. wenn die gesamte Besatzung infolge Erkrankung völlig hilflos ist, oder wenn sie nicht in der Lage ist, die Verfügung anderer über das Schiff auszuschließen. Auch wenn die hilflose Besatzung außerstande ist, einen eine Verfügung über das Schiff enthaltenen Willen zu äußern, ist die Verfügung verloren,[1]) nicht aber, wenn sie sich arbeitsfähig unter gehörigem Kommando an Bord des allerdings in seiner Manövriertätigkeit beschränkten oder derselben beraubten Fahrzeugs befindet, oder wenn nur ein Teil der Besatzung an Bord bleibt und die tatsächliche Gewalt über das Schiff behält.

[1]) Hans. OLG. Hbl. 1901, Nr. 15.

Die an Bord befindlichen Sachen sind der Verfügung der Besatzung nicht nur zusammen mit dem Schiff entzogen, sondern auch dann, wenn ihr Besitz allein verloren gegangen ist, z. B. durch Seeraub. Die Verfügung über das Schiff und über die an Bord befindlichen Sachen geht auch durch freiwillige Besitzaufgabe verloren. Dies liegt aber nicht in jedem Falle körperlicher Entfernung vor,[1]) insbesondere dann nicht, wenn der Kapitän, der das Schiff zusammen mit der Mannschaft verläßt, nicht nur die Absicht, sondern auch jederzeit die Möglichkeit der Rückkehr hat,[2]) oder wenn die Besatzung das Schiff vorübergehend verläßt und auf einen in der Nähe bleibenden Schlepper geht, oder Hilfe heranholt.[3]) Geht aber die Absicht der Besatzung dahin, nicht mehr auf das Schiff zurückzukehren, solange die gefahrvolle Lage andauert, so ist die Verfügung verloren.[4]) Weiter ist der Begriff der Bergung nicht dadurch ausgeschlossen, daß eine einzelne Besatzungsperson, etwa der Kapitän, der allein nicht imstande ist, irgendein Manöver mit dem Schiff auszuführen, auf dem Schiffe verblieben ist, um eine etwaige Bergung zu beaufsichtigen, mag auch die Besatzung nachträglich wieder an Bord kommen und den Bergern bei ihrer Arbeit Beistand leisten. Sind aber dispositionsberechtigte Besatzungspersonen auf dem Schiff verblieben, gerade um den Besitz des Schiffes zu erhalten, so ist die Verfügung nicht verloren. Aus dieser kasuistischen Aufzählung erhellt, daß sich der Verlust der Verfügung zwar als ein tatsächlicher Vorgang darstellt, für den jedoch das Willensmoment letzten Endes ausschlaggebend ist.

II.

Die Inbesitznahme und das Insicherheitbringen.

Der rechtliche Begriff der Bergung setzt noch voraus, daß die „dritten Personen“ die tatsächliche Gewalt, den Besitz, über das Schiff erlangen (§ 854 BGB.), und zwar muß der

---

[1]) Vergl. RG. 57, S. 23.
[2]) Vergl. Hans. OLG. Hbl. 1906, Nr. 1.
[3]) Vergl. Hans. OLG. Hbl. 1906, Nr. 137.
[4]) Seufferts Archiv 68, Nr. 244.

Besitz im Verhältnis zur Besatzung ein ausschließlicher sein, da zur Bergung erforderlich ist, wie oben S. 24 dargelegt ist, daß die Besatzung die Verfügung verloren hatte. Die Inbesitznahme ist das Gegenstück zum Verluste der Verfügung. Mitbesitz des Retters und der Besatzung schließt den Anspruch auf Bergelohn daher aus. Das Gleiche gilt dann, wenn die Besatzung den mittelbaren Besitz behalten hatte (§ 868 BGB.), oder wenn der Retter lediglich Besitzdiener war (§ 855 BGB.). Doch wird man eine körperliche Besetzung des notleidenden Schiffes, wie Ehrenberg [1]) es will, nicht unbedingt fordern müssen. Auch das Verbleiben des Kapitäns an Bord steht der Annahme, daß eine Besitzergreifung erfolgt sei, nicht entgegen. Die Berger haben den Besitz des Schiffes erlangt, nicht nur, wenn sie sich auf das verlassene Schiff begeben, sondern auch dann, wenn sie es in Schlepptau nehmen. Beachtlich ist, daß durch eine ihrer Natur nach vorübergehende Behinderung in der Ausübung der Gewalt der Besitz nicht beendigt wird [2]) (§ 856 Abs. 2 BGB.). Keine Inbesitznahme liegt vor, wenn das Schiff von den Bergern, die der Kapitän selbst hingeschickt hat, betreten wird; denn diese wollen keine eigene Verfügungsgewalt ausüben,[3]) auch nicht, wenn der Kapitän mit zwei Leuten eines anderen Schiffes, die er zu seiner Unterstützung mitnimmt, auf das Schiff zurückkehrt, bevor es von den Bergern betreten worden ist. Sich gewaltsam des Schiffes zu bemächtigen, würde gegenüber dem besitzenden Berger verbotene Eigenmacht sein (§ 858 BGB.). Bei der Besitzergreifung der an Bord befindlichen Sachen handelt es sich meist um über Bord gespülte oder angeworfene Gegenstände, auf die eine Einwirkung der Schiffsbesatzung gar nicht mehr möglich ist. Eine Besitzergreifung im Sinne des § 740 HGB. liegt auch in der Rückeroberung von Schiff oder Ladung aus der Hand von Seeräubern oder Feinden.

Als „in Sicherheit gebracht", das letzte Erfordernis der Bergung, muß das Schiff gelten, wenn es aus derjenigen Seenot, durch die es bedroht war, herausgebracht wird. Der Begriff der „Sicherheit" kann nur in einem relativen Sinne

---

[1]) Ehrenberg, S. 69 Anm. 53.

[2]) Vergl. RG. 57, S. 25. Seuff. Arch. 68, S. 468.

[3]) Hans. OLG. Hbl. 1906, Nr. 1.

aufgefaßt werden. Was im Einzelfall als Sicherheit anzusehen ist, kann nur unter Berücksichtigung aller Umstände entschieden werden, wobei in erster Linie ausschlaggebend ist, ob die konkrete Gefährdung ihr Ende erreicht hat, die Seenot also beseitigt ist, und darüber hinaus naturgemäß auch diejenigen Gefahren fortgefallen sind, die sich als Folge der Seenot eingestellt haben. Selbst wenn aber eine erhöhte Gefährdung noch verbleibt, — z. B. ein havariertes Schiff wird in den Hafen gebracht, macht aber Wasser, sodaß die Gefahr des Sinkens besteht — so kann doch Sicherheit im Sinne des § 740 HGB. vorliegen.

Nicht ausdrücklich verlangt das HGB., daß Bergung nach § 740 nur vorliegt, wenn die Besatzung die Absicht und die Möglichkeit hat, nach Beendigung der Notlage auf das Schiff zurückzukehren. Trifft dies nicht zu — beispielsweise bei einem meerversunkenen Schiff — hat die Schiffsbesatzung nicht nur die Verfügung darüber verloren, sondern das Eigentum des Reeders ist erloschen (vergl. oben S. 4). Mit obiger Darstellung ist der Begriff der Bergung im Sinne des HGB. wohl erschöpfend zum Ausdruck gebracht.

§ 4. Die Hilfeleistung und ihre Abgrenzung von der Bergung.

Hilfeleistung im Gegensatz zur Bergung ist jeder andere Fall der Rettung von Schiff oder der an Bord befindlichen Sachen aus Seenot durch die Hilfe dritter Personen, mithin jeder Fall, in dem das Schiff oder die an Bord befindlichen Sachen nicht der Verfügung der Besatzung entzogen waren oder der Retter die betreffenden Gegenstände nicht in Besitz genommen hat. Gefordert werden muß nur, daß die Tätigkeit des Dritten in der Absicht vorgenommen wurde, dem gefährdeten Schiff Beistand zu leisten. Ungewollte Wirkungen, die die Lage des gefährdeten Schiffes verbessern, sind daher keine Hilfsleistungen. Beispiele für Hilfeleistungsfälle sind Abbringung eines auf ein Riff aufgelaufenen Schiffes, auf dem sich noch eine arbeitsfähige, unter gehörigem Kommando stehende Mannschaft befindet,[1]) oder die Bugsierung eines Schiffes, auf dem Feuer ausgebrochen ist, und das nur durch Versenken zu retten ist, nach einer seichten Stelle.[2]) Hilfeleistung kann schon darin gefunden werden, daß ein Schiff das andere deshalb begleitet, um bei Eintritt einer unmittelbaren Gefahr sofort eingreifen zu können, wohingegen nicht gefordert werden kann, daß das begleitende Schiff tatsächlich in Wirksamkeit tritt.[3]) Wie sich aus diesen Beispielen und aus den für die Bergung genannten ergibt, kann es oft schwer halten, zwischen Bergung und Hilfeleistung klar zu scheiden. Es gibt Grenzfälle, in denen die Praxis dazu neigt, sich für Hilfeleistung zu entscheiden,[4]) ausgehend von der Erwägung, daß der Begriff der Bergung möglichst zu beschränken sei.

---

[1]) Hans. Ger. Ztg. 1897, Hbl. Nr. 66.
[2]) Hans. Ger. Ztg 1880, Hbl. Nr. 11.
[3]) Hans. OLG., Hbl. 1914, Nr. 97.
[4]) Hans. OLG., Hbl. 1911, Nr. 125.

Nicht ausgeschlossen ist es, daß die Hilfeleistung in eine Bergung übergeht, nicht aber kann umgekehrt eine Bergung sich in eine Hilfeleistung verwandeln; denn die Hilfeleistung setzt voraus, daß die Besatzung des notleidenden Schiffes die Verfügung über das Schiff nicht verloren hat. Kehrt also z. B. die Besatzung, welche das Schiff verlassen und die Verfügung über das Schiff verloren hatte, zurück, so wird dadurch die inzwischen durch Dritte eingeleitete Bergung nicht zur Hilfeleistung. Hatte aber die Besatzung trotz der Entfernung die Verfügung nicht verloren (vergl. S. 24), so lag von Anfang an trotz der entgegengesetzten Willensrichtung der Retter eine Bergung überhaupt nicht vor.

Der Unterschied zwischen Berge- und Hilfeleistung ergibt sich aus den vorstehenden Ausführungen. Ob derselbe eine verschiedene Behandlung rechtfertigt, ob nicht vielmehr das Gemeinsame der beiden Fälle derart überwiegt, daß ein Wegfall des vom Gesetz gemachten Unterschiedes zu befürworten wäre, ist bestritten. Bergung und Hilfeleistung stellen sich in gleicher Weise juristisch nicht als Rettungsdienste, sondern, da es den Beteiligten auf den Erfolg ankommt, als Werke dar, durch die seenotleidende Gegenstände der Gefahr entrissen werden. Sie sind eines Lohnes wert, gleichviel ob sie auf Vertrag oder auf einem quasi-kontraktlichen Verhältnis beruhen. Wenn man die unterschiedliche Behandlung damit zu rechtfertigen sucht, daß es sich bei der Bergung um Wiedererlangung verlorener Güter, bei der Hilfeleistung um Schutz gegen den Verlust von Gütern handle, so ist dem entgegenzuhalten, daß es sich sowohl bei der Bergung als auch bei der Hilfeleistung um Verlorenes in dem Sinne handelt, daß das gerettete Gut wahrscheinlich ohne die Rettungshandlung endgültig verloren gewesen wäre. Daß in vielen Hilfsleistungsfällen die Arbeit des Retters mindestens von gleicher Schwierigkeit ist, wie es die Bergung gewesen wäre, ist kaum zu bestreiten. Dem trägt das HGB. auch insofern Rechnung, als bei Bemessung der Höhe jetzt bei Bergung und Hilfeleistung die gleichen Grundsätze anzuwenden sind, während vor der Novelle vom 7. Januar 1913 in § 747 bestimmt war, daß der Hilfslohn unter dem Betrage festzusetzen sei, den der Bergelohn unter sonst gleichen Umständen erreicht haben würde. Trotzdem hat man sich zur

Beseitigung der Unterscheidung, wohl mit Rücksicht auf den § 751 HGB., wonach dem Berger neben einem gesetzlichen Pfandrecht, das sowohl im Falle der Bergung wie im Falle der Hilfsleistung gegeben ist, auch noch ein Zurückbehaltungsrecht zusteht, nicht entschließen können.

Es mag dahingestellt bleiben, ob diese Gründe stichhaltig sind, jedenfalls haben wir das wenig befriedigende Endergebnis, daß den deutschen Gerichten, wenn es sich lediglich um deutsche Schiffe handelt, auch für die Zukunft nichts anderes übrig bleibt, als in jedem einzelnen Falle festzustellen, ob Bergung oder Hilfeleistung vorliegt.

§ 5. Die Gestaltung des Anspruchs auf Berge- und Hilfslohn und die Grundsätze bei Bestimmung der Höhe desselben.

§ 740 HGB. läßt den Anspruch auf Hilfslohn und Bergelohn im Augenblick der Vollendung einer zulässigen und ordnungsmäßig ausgeführten Bergung und Rettung entstehen, gleichviel ob ein Vertrag geschlossen ist oder nicht. Der Lohnanspruch stellt sich als ein gesetzlicher, ein an die Verwirklichung eines Tatbestandes geknüpfter, dar. Prüfen wir zunächst, wer forderungsberechtigt ist. Aktiv legitimiert zur Geltendmachung ist der „Dritte“ im oben ausgeführten Sinne, gleichviel, ob er seine Tätigkeit gewerbsmäßig oder nur gelegentlich ausübt. Zur Zahlung verpflichtet ist wegen der Bergungs- und Hilfskosten, worunter auch der Bergelohn fällt, für das Schiff der Reeder, und zwar bei unpersönlicher Haftung (§ 753 HGB.) derjenige, der es zur Zeit der Klageerhebung, nicht des Rettungsfalles ist, bei persönlicher — unbeschränkt oder beschränkt persönlicher Haftung (§§ 771 ff. HGB.) — derjenige, der es zur Zeit der Begründung des persönlichen Anspruchs war. Ueber die Höhe des zu zahlenden Lohnes, der nach § 744 Abs. 3 HGB. in Geld festzusetzen ist, entscheidet

in erster Linie der zwischen den Rettern und den in Gefahr befindlichen Personen abgeschlossene Vertrag. Doch begründet der Abschluß eines Vertrages über die Höhe des Berge- oder Hilfslohns für sich allein keine persönliche Haftung des Reeders, selbst dann nicht, wenn dem Retter auch für den Fall des Mißlingens des Unternehmens ein Lohn zugesichert worden ist. Zur Uebernahme einer persönlichen Haftung muß vielmehr der Wille der Uebernahme einer solchen aus dem besonderen Inhalt des Vertrages oder aus sonstigen konkludenten Umständen eindeutig hervorgehen.[1]) Falls der Schiffer kontrahiert hat, muß dies entweder unter Bezugnahme auf eine besondere, d. h. weiter als das Gesetz gehende Befugnisse verleihende Vollmacht geschehen sein oder der vom Schiffer Vertretene muß die Vertragserfüllung gewährleistet haben. Nach § 751 HGB. begründet der Anspruch auf Berge- oder Hilfslohn ein gesetzliches Pfandrecht an den geborgenen oder geretteten Gegenständen. Dieses Pfandrecht ist, soweit es das Schiff betrifft, Bestandteil des wegen der Bergungs- und Hilfskosten begründeten Schiffsgläubigerrechts (§ 754 HGB. Nr. 4). Dem Berger — aber nicht dem Helfer — wird überdies noch ein Zurückbehaltungsrecht solange zugebilligt (§ 751 HGB.), bis er wegen seiner Ansprüche befriedigt oder ihm Sicherheit geleistet ist. Freilich darf nicht über den Betrag der Forderung retiniert werden. Werden die geborgenen Gegenstände öffentlich versteigert, so tritt für den Zurückbehaltungsberechtigten der Erlös an deren Stelle. Doch ist das Zurückbehaltungsrecht gegenüber eingetragenen Pfand- und Schiffsgläubigern unwirksam.[2]) Die Haftung der geretteten Gegenstände ist beim Zurückbehaltungs- und beim Pfandrecht eine solidarische. Besteht das Pfandrecht an mehreren Sachen, so kann der Gläubiger jede für die ganze Forderung in Anspruch nehmen (§§ 1222, 1257 BGB.). Im Innenverhältnis — unter den einzelnen Eigentümern — findet naturgemäß eine Ausgleichung statt und zwar kann derjenige, dessen Sachen zwecks Befriedigung des Gläubigers verkauft sind, gegen die übrigen Interessenten Regreß nehmen. Gemäß § 751 Abs. 2 HGB. finden die Vorschriften des Bodmereigläubigers (§ 696 HGB.) auf die Geltendmachung dieses Pfand-

[1]) Hans. OLG., Hbl. 1913, Nr. 103.
[2]) RG. in DJZ. 1905, S. 122.

rechts Anwendung. Die Befriedigung geschieht also nicht wie nach BGB. durch Pfandverkauf, sondern auf Grund eines im Wege der Klage zu erwirkenden vollstreckbaren Titels nach den Vorschriften über die Zwangsvollstreckung. Die Klage richtet sich im übrigen in Ansehung des Schiffes gegen den Reeder oder Schiffer, in Ansehung der sonstigen Gegenstände vor der Auslieferung gegen den Schiffer, nach der Auslieferung gegen den Empfänger derselben und denjenigen, der die Sachen für den Empfangsberechtigten besitzt. Nicht verfolgbar ist das Pfandrecht lediglich gegen den gutgläubigen dritten Erwerber. Wenn dieser ein Recht — Eigentum oder Pfandrecht — an den Gütern erworben hat, so können die Lohnberechtigten ihre Ansprüche nicht zu seinem Nachteile geltend machen. Seine Rechte gehen denen der Lohnberechtigten vor.

Besondere Rechte stehen den Rettern noch zu, wenn ein Schiff Gegenstand der Bergung oder Hilfeleistung gewesen ist. In diesem Falle haben sie für ihre Lohnansprüche gemäß § 754 Abs. 4 HGB. die Rechte eines Schiffsgläubigers. Unter der Bezeichnung Schiffsgläubiger versteht das Gesetz diejenigen Gläubiger, deren Forderungen durch ein priviligiertes Pfandrecht am Schiffsvermögen gesichert sind. Das Pfandrecht ist ein gesetzliches, das im Gegensatz zu dem Mobiliarpfandrecht auch Dritten gegenüber Platz greift (§ 755 Abs. 2 HGB.). Das Pfandrecht erstreckt sich auf das Schiff nebst Zubehör und auf die Bruttofracht, d. h. die Fracht mit allen Nebengebühren (§ 614 HGB.) derjenigen Reise, aus welcher die Forderung entstanden ist (§ 755 Abs. 1, § 756 HGB.). Das Rangverhältnis der im § 754 aufgezählten Schiffsgläubiger zu sonstigen Pfandrechten an Schiff oder Fracht bestimmt § 776 HGB. Der Schiffsgläubiger hat also vor allen anderen Gläubigern ein Vorzugsrecht. Die Klage des Schiffsgläubigers kann sowohl gegen den Reeder als auch gegen den Schiffer geltend gemacht werden. Das Pfandrecht der Schiffsgläubiger am Schiffe erlischt, soweit es sich um die Haftung für die Bergungskosten handelt, infolge gerichtlichen Zwangsverkaufs des Schiffes. In diesem Falle tritt das Kaufgeld an Stelle des Schiffs. Jedoch ist hierzu erforderlich, daß die Schiffsgläubiger zur Wahrnehmung ihrer Rechte öffentlich aufgefordert werden (vergl. ZPO. § 946 bis § 959).

Wir haben bis jetzt gezeigt, daß sich die Lohngläubiger lediglich aus den geretteten Gegenständen befriedigen können. Ihre Ansprüche werden aber, wenn die Auslieferung der ihnen haftenden Güter vor Befriedigung oder Sicherstellung erfolgt, dadurch gefährdet, daß nunmehr ein gutgläubiger Erwerber die verpfändeten Güter ersteht und ihr Pfandrecht zum Erlöschen bringen kann. Deshalb ist unter Umständen eine persönliche Haftung geboten. Persönlich haften der Schiffer, der Reeder und der Güterempfänger. Der Schiffer wird gemäß § 752 Abs. 1 HGB. dem Gläubiger verpflichtet, wenn er die Güter vor der Befriedigung des Gläubigers ganz oder teilweise ausliefert. Doch wird er den Gläubigern nur insoweit persönlich verpflichtet, als diese aus den ausgelieferten Gütern z. Zt. der Auslieferung hätten befriedigt werden können, wobei nicht vermutet wird, daß der Gläubiger seine vollständige Befriedigung hätte erlangen können. Für die Entstehung dieser beschränkten persönlichen Haftung muß es dabei gleichgültig bleiben, ob das Pfandrecht an den ausgelieferten Gütern erhalten oder untergegangen ist.

Neben dem Schiffer haftet der Reeder solidarisch, wenn er die Handlungsweise des Schiffers angeordnet hat (vergl. § 752 Abs. 2 HGB.). Schließlich kann nach § 753 Abs. 2 HGB. auch der Güterempfänger beschränkt persönlich verpflichtet werden, wenn ihm Güter vor der Befriedigung ausgeliefert sind, die er angenommen hat, obwohl ihm bekannt war, daß davon noch Berge- oder Hilfslöhne zu bezahlen sind. Doch wird er nur insoweit persönlich verpflichtet, als diese Kosten, falls die Auslieferung nicht erfolgt wäre, aus den Gütern hätten berichtigt werden können. Sind außer den ausgelieferten Gütern noch Güter gerettet, die bisher nicht ausgeliefert sind, oder ist auch das Schiff gerettet, so ändert sich der Umfang der persönlichen Haftung des Empfängers. Er haftet gemäß Abs. 3 nicht mehr im Höchstbetrage bis zum Werte der ausgelieferten Sachen, sondern er hat ein beneficium divisionis, d. h. seine persönliche Haftung erstreckt sich nicht über den Betrag hinaus, der bei Verteilung der Lohnforderung über sämtliche gerettete Gegenstände im Innenverhältnis auf die ihm ausgelieferten Güter fällt.

Zu den einzelnen für die Bemessung der Höhe des Berge- und Hilfslohnes maßgebenden Faktoren ist folgendes

zu bemerken: Nach § 744 HGB. sind bei der Festsetzung des Betrages alle Umstände des Falles nach billigem Ermessen zu berücksichtigen. Insbesondere kommen hier in Betracht der erzielte Erfolg, die Anstrengungen und Verdienste der tätig gewesenen Personen, die Gefahr, die dem geretteten Schiffe, den darauf befindlichen Reisenden, seiner Besatzung und seiner Ladung, sowie den Personen und dem Schiffe, die an der Rettung beteiligt waren, gedroht hat, die verwendete Zeit, die entstandenen Kosten und Schäden, die Gefahr einer Haftung oder anderer Nachteile, der sich die an der Bergung oder Rettung Beteiligten unterzogen haben, der Wert des von ihnen in Gefahr gebrachten Materials, gegebenenfalls auch die besondere Zweckbestimmung des bergenden oder rettenden Schiffes; an zweiter Stelle soll dagegen erst der Wert der geborgenen oder geretteten Gegenstände berücksichtigt werden.

Wie das Wort „insbesondere" besagt, ist es nicht ausgeschlossen, daß auch noch andere Faktoren bei der Beurteilung herangezogen werden können.

§ 6. Die Verteilung des Berge- oder Hilfslohns.

Regelmäßig wird das gefährdete Schiff von einem anderen Schiff gerettet werden. Für diesen Fall bestimmt § 749 HGB., daß die Vergütung zwischen dem Reeder, dem Schiffer und der übrigen Besatzung geteilt wird, und zwar gelangt zur Verteilung die Summe, die dem rettenden Schiffe wirklich gezahlt worden ist, nach Abzug der Schäden und der Betriebsmehrkosten, welche durch die Bergung oder Rettung entstanden sind. Die Verteilung gestaltet sich dann im übrigen so, daß der Reeder eines Dampfschiffes zwei Drittel, eines Segelschiffs die Hälfte, der Schiffer und die übrige Besatzung eines Dampfschiffes je ein Sechstel, eines Segelschiffes je ein Viertel erhält. Man könnte zunächst geneigt sein, über die Höhe des Anteils, die dem Reeder gebührt, der meistens an einer Bergung nicht beteiligt ist, zu staunen; doch ist hierbei

zu berücksichtigen, daß sein Betriebskapital tätig wird und er für dieses Risiko hinreichend entschädigt werden muß.

Der Anspruch auf Zahlung des von dem fremden Schiff oder den fremden Sachen geschuldeten Berge- oder Hilfslohn steht lediglich dem Reeder zu, und nicht etwa in Höhe ihres Anteils dem Schiffer und den übrigen Besatzungsmitgliedern.[1]) Diese können also nicht direkte Ansprüche gegen den Reeder des geretteten Schiffes erheben oder für sich selbst das Pfandrecht an den geretteten Gegenständen geltend machen. Sie haben vielmehr nur einen Anspruch gegen den Reeder auf Verteilung des auf sie entfallenden Teiles des Lohnes. Der Reeder ist zur Geltendmachung des Lohnanspruchs der Besatzung gegenüber verpflichtet.

Zu erwähnen ist noch, daß die Verteilungsvorschriften des § 749 nur Platz greifen, wenn die Bergungs- oder Hilfsdienste nicht gewerbsmäßig geleistet werden; denn, wenn der Reeder die Bergung oder Hilfeleistung gewerbsmäßig vornimmt, so steht ihm der ganze Lohn allein zu, da die Besatzung, die sich einem solchen Unternehmen verheuert hat, deren Gegenstand Bergungs- und Hilfedienste sind, diese gegen die vereinbarte Heuer zu leisten hat. Hier ist die Leistung der Bergungs- und Hilfsdienste bereits in einem anderen Vertrage, dem Dienstvertrage, enthalten.

Bisher haben wir den Berge- und Hilfslohnanspruch nur unter der Voraussetzung untersucht, daß es sich um eine Sachrettung handelt. Aber zweifellos können auch Menschenleben als Objekte der Bergung oder Hilfeleistung in Betracht kommen. Die Frage ist nun, ob auch den Menschenrettern ein Lohn zusteht. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Rettung von Menschenleben besteht, abgesehen von dem Art. 11 des Internationalen Uebereinkommens vom 23. September 1910 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die maritime Bergung und Hilfeleistung, nicht. Da die Menschenrettung aber als eine sittliche Verpflichtung anzusehen ist, bedurfte sie einer gesetzlichen Regelung nicht. Erst im Anschluß an die Bestimmung des Internationalen Uebereinkommens hat auch das deutsche Recht Bestimmungen über die Pflicht zur Menschenrettung im § 750 aufgenommen. Hiernach kann der

[1]) Hans. OLG. Hbl. 1886, 291, Nr. 118; 1903, 51 Nr. 19.

Menschenretter einen billigen Anteil an der Summe beanspruchen, die denjenigen Personen zusteht, die das Schiff oder die an Bord befindlichen Sachen gerettet haben. Der Lohnanspruch ist also an die Bedingung geknüpft, daß gleichzeitig neben der Menschenrettung eine Sachrettung, durch die erst ein Anspruch der Sachretter begründet wird, stattgefunden hat. Der Anspruch des Menschenretters auf Lohn richtet sich nicht gegen diejenigen, welche den Berge- oder Hilfslohn schulden,[1]) sondern lediglich gegen den Sachretter. Er geht auf Gewährung eines Anteils an dem Berge- oder Hilfslohn. Nach § 750 Satz 2 HGB. haben die geretteten Personen keinen Lohn zu zahlen; da die Menschenrettung für die Bemessung des Gesamthilfslohns nicht verwertet wird, der Reeder und die Eigentümer geretteter Sachen also nicht mehr als unter gewöhnlichen Umständen zu zahlen haben, so geht die Vergütung des Menschenretters tatsächlich zu Lasten der Sachretter, ein überaus befremdliches Ergebnis.

Ein Anspruch gegen die gerettete Person kann auf Grund der Geschäftsführung ohne Auftrag freilich insoweit gegeben sein, als der Menschenretter zum Zwecke der Rettung Aufwendungen gemacht hat, da diese bei der Bemessung des Sachretterlohns nicht berücksichtigt sind, und es muß, da es für sie an einer speziellen Regelung im Rahmen dieses Abschnittes fehlt, das BGB. ergänzend eingreifen.

---

[1]) Vergl. Pappenheim, S. 435., Bd. 2.

§ 7. Der Gerichtsstand und die Verjährung.

Es ist zu scheiden, ob unpersönliche oder persönliche Ansprüche gegen den Reeder geltend gemacht werden. Für erstere ist maßgeblich der allgemeine Gerichtsstand des Reeders, ferner derjenige der Niederlassung (ZPO. § 21) des Heimathafens (§§ 488, 761 Abs. 2 HGB.), des Vermögens (ZPO. § 23) und event. der des Vertrages. Endlich ist nach konstanter Praxis das Gericht des Ortes zuständig, an dem sich das in Anspruch genommene Schiffsvermögen befindet.[1]) Für die persönlichen Ansprüche gegen den Reeder kommt letzterer Gerichtsstand nicht in Betracht.

Für die Pfandansprüche gegen den Drittbesitzer des Schiffes sind maßgebend dessen allgemeine und etwaige besondere Gerichtsstände, ferner der des Orts, an dem sich das Schiff befindet.

Nach §§ 901 bis 904 HGB. verjähren die Ansprüche auf Berge- und Hilfslohn in zwei Jahren, beginnend mit dem Ablauf des Tages, an welchem das Bergungs- oder Hilfeleistungswerk beendigt worden ist. Diese Regelung weicht von der in den §§ 196, 197 BGB. getroffenen insofern ab, als die Frist bereits von dem Tage an läuft, an dem das Hilfeleistungs- oder Bergungswerk beendigt worden ist, während das BGB. für die Fälle der kurzen Verjährungsfrist diese erst mit dem Ablauf des Jahres, in welchem die Fälligkeit eingetreten war, beginnen läßt. Die Frage, ob der erste Tag bei der Berechnung der zweijährigen Frist gemäß den §§ 901 bis 904 HGB. mitgerechnet wird, muß verneint werden. Da bei allen Gesetzgebungen die Verjährung mit dem Ablaufe des letzten Tages der Frist eintritt, die Frist also keine

[1]) Hans. OLG. Hbl. 1901, Nr. 20.

Stunden- sondern Tagesfrist ist, in der nur ganze Tage gerechnet werden, wird das Bruchstück des ersten Tages, an dem das Rettungswerk beendet wurde, nicht mitgerechnet (§ 187 BGB.).

Soweit das Handelsgesetzbuch keine Bestimmungen über die Verjährung enthält, z. B. hinsichtlich der Hemmung und Unterbrechung gilt auch hier das Recht des BGB.

§ 8. Schlußwort.

Zum Schluß noch einige Worte über das Verhältnis der in dem wiederholt erwähnten Internationalen Uebereinkommen vom 23. 9. 1910 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfeleistung und Bergung in Seenot erfolgten Regelung zu den einschlägigen seerechtlichen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches. Dieses von fast allen Seefahrt betreibenden Völkern der Erde unterzeichnete Uebereinkommen fällt unter den völkerrechtlichen Begriff der Staatsverträge. Da der Inhalt des Uebereinkommens eine Abänderung des materiellen reichsrechtlich geregelten Seerechts bedeutete, bedurfte es, damit das Uebereinkommen innerstaatliches Recht wurde, des Erlasses eines Reichsgesetzes. Dies ist verkündet im RGBl. 1913 S. 89. Somit ist das Uebereinkommen als geltendes Recht anzuwenden und die deutschen Gerichtsbehörden und die Staatsangehörigen sind seinen Vorschriften unterworfen. Damit ist jedoch noch nicht gesagt, daß alle irgendwie vorkommenden Fälle von maritimer Bergung und Hilfeleistung nach den Vorschriften des Uebereinkommens zu beurteilen sind. Das Uebereinkommen ist seinem ursprünglichen Ausgangspunkte nach dazu bestimmt, in Fällen der Gesetzeskollision eine sichere Norm zu geben, also in solchen Fällen, in denen es ohne das Uebereinkommen zweifelhaft wäre, ob auf einen Bergungs- oder Hilfeleistungsfall dieses oder jenes nationale Recht anzuwenden ist. Es sind also Probleme des internationalen Privatrechts, zu deren Lösung das Uebereinkommen dienen sollte. Für solche Fälle dagegen, bei deren Beurteilung die Frage nach dem anzuwendenden örtlichen Recht garnicht auftauchen konnte, bei denen vielmehr unzweifelhaft feststand, daß sie ausschließlich nach deutschem oder französischem Recht usw. zu beurteilen sind, bedurfte es keiner Neuregelung durch internationale Verträge. Dementsprechend hat dann auch Art. 15 des Ueber-

einkommens ausgesprochen: Es besteht Einverständnis darüber, daß die Landesgesetzgebung und nicht das Uebereinkommen Anwendung findet, wenn die Parteien demselben Staate angehören, wie das mit der Sache befaßte Gericht.

Bei dieser Rechtslage ist also wohl eine Rechtseinheit und Rechtsgleichheit erreicht für solche Fälle, die früher nach den zweifelhaften Normen des internationalen Privatrechts zu beurteilen waren, nicht dagegen für die „rein nationalen" Fälle, in denen vielmehr die national verschiedenen Gesetzgebungen weiter Anwendung finden.

Die fortschreitende Rechtsentwicklung wird sich aber nicht bei diesem noch verbliebenen Reste von Rechtsungleichheit beruhigen. Das Bestreben muß dahingehen, auch für die rein nationalen Fälle der Bergung und Hilfeleistung gleiches Recht in allen Staaten zu schaffen.

Im Deutschen Reiche sind durch das erwähnte Reichsgesetz vom 7. 1. 1913 (RGBl. S. 90 ff.) die seerechtlichen Bestimmungen über Bergung und Hilfeleistung des Handelsgesetzbuches mit den im Uebereinkommen gegebenen in Uebereinstimmung gebracht.

Die deutschen seerechtlichen Bestimmungen über den Berge- und Hilfslohnanspruch sind somit durch das Internationale Uebereinkommen nicht überholt, sondern ihr Anwendungsgebiet ist erweitert, da die deutschen Bestimmungen jetzt nicht nur bei den rein nationalen Fällen oder in den Territorialgewässern zur Anwendung kommen, sondern auch dann, wenn das in Gefahr befindliche Schiff und die Retter einem Staate angehören, der das Uebereinkommen unterzeichnet hat.